ROK VI 1937 R.



Nr. 6

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE

PRACOWNIK LOTNICTWA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE

ROK VI. 1937 Nr 6

„Gdy myślę o zadaniach, stojących przed Polską, chciałbym wnieść od Was do Polski, całą waszą namiętność pracy, którąby Polskę przeniknęła, dać umiejętność zorganizowania pracy sumiennej, umiejętność pracy uczciwej".

JÓZEF PIŁSUDSKI.

CELEM WALKI JEST ZWYCIĘSTWO

Jeśli zapatrzymy się w przeszłe dzieje ludzkości — to rzuci nam się jaskrawie ten wiekowy wysiłek narodów, to prastare wyobrażenie ruchu i życia, jakim jest dzisiaj używane wszechstronnie słowo „walka"...

W tym jednym słowie streszcza się cała istota bytu — walczyć musi poszczególna jednostka — walczą większe zgrupowania ludzi. Jeżeli wraz z życiem toczy się równolegle walka ogarniająca całe zastępy wytrwałych bojowników — to musimy dojść do jednego spostrzeżenia — że cały świat daleki jest jeszcze do idealnej struktury społecznej—i, że człowiek, przez coraz to nowsze pokolenia znajduje w sobie większe i wyższe aspiracje, — że dąży ustawicznie do doskonalszej formy swego własnego jestestwa — z tego powodu i na tym tle rozgrywa się walka mozolna w imię lepszego Jutra. Nie będziemy rozpatrywać rozległych dążeń ogólno-ludzkich — zajmiemy się jedynie poszczególnym przypadkiem walki, sięgających czasów starożytnej Grecji i Rzymu, znajdującej oddźwięk w rewolucji francuskiej, aż wreszcie przedzierzgniętej opacznie w czasy naszej doby, czego następstwem jest smutny obraz Bolszewii i bolesne widmo krwawej Hiszpanii...

Takie oto zwycięstwo odniósł proletarjat — walcząc o swoje Dobro; czynnikiem walki jest niszczenie, wycinanie zła, ale kto burzy celowo w imię jakowejś idei — musi umieć budować i tworzyć nową strukturę — która nie byłaby li tylko odwrotną stroną starych form — dla odmiany zbryzganą krwią i przepojoną goryczą zawiedzionych rzesz ludzkości...

Celem walki jest zwycięstwo, a zwycięstwo w rezultacie dać musi świeżą myśl, dojrzałą do wcielenia jej w życie i dość silną do tworzenia lepszego jutra.

Walka ta, której dzieje zapisane zostały w kartach historii — miała swoją podstawę i uzasadnienie; temat walki i cel jej jest po dziś dzień żywotny, kiełkuje i kiełkować będzie w umysłach ludzkich ze względu na konieczność poprawy bytu milionom jednostek.

Trudno nam w niniejszym artykule zajmować się losami Bolszewii, czy krwią zbroczonej Hiszpanii — wystarczy zwrócić obserwację na nasze własne społeczeństwo — przyjrzyć się życiu związków, organizacyj i stowarzyszeń proletarjackich. Zdawałoby się napozór, że jest to temat bardzo daleki od wyżej poruszanych spraw i przesłanek, jakie prowadziły masy ludzkie do walki, jakie z tych czy innych przyczyn prowadziły je na zagładę, na wyniszczenie, aby na starych, zerwanych przesądach siać nowe ziarno nienawiści wzajemnej— rodzące w nowej szacie burżuazję ze wszelkiemi cechami dawnej.

Samo tworzenie się związków i stowarzyszeń dowodzi jednak nie o sile danego społeczeństwa, lecz raczej o jego słabości, potrzebie obrony swoich praw, a najczęściej o braku najprymitywniejszych warunków egzystencji ludzkiej. Być może, że brzmi to niby absurd jakowyś, ale, jeśli bliżej zetkniemy się z duszą wszelkich organizacyj, to zauważyć musimy, że siła ich polega na zrzeszeniu się słabych; im więcej wyczuwa się braków i potrzeb, tym silniej trzeba się zespalać, by związek taki był wyrazicielem i rzecznikiem tysiąca uzgodnionych głosów. Ideą każdej organizacji jest więc dążenie do stworzenia silnej i ważkiej samoobrony, stworzenia wartościowej komórki w łonie społeczeństwa, która dążąc do polepszenia własnego bytu dba o dobro całego ogółu. Idea jednak sama przez się nie stwarza jeszcze idealnych warunków współpracy i nie daje idealnych wyników tej szlachetnej walki i dążeń.

Cel zdawałoby się tak jasny i prosty — zakreślony przez każdy ze związków zawodowych, bywa przy zetknięciu się z życiem spaczony i w tym właśnie punkcie możemy się dopatrzyć bliskiej analogii z bez-

owocną walką rzesz proletarjackich.

I znów należy szukać przyczyn, dlaczego praca w organizacjach nie idzie po linii wytycznej, dlaczego przybiera kierunek rozbieżny i niewłaściwy?...

Przypomina to mącenie wody i tworzenie przyrodzonemu jej biegowi fałszywego koryta. Praca i współpraca w jakimkolwiek liczniejszym zespole musi być przede wszystkim oparta na zaufaniu i na życzliwości wzajemnej — musi mieć ona wszelkie cechy pracy ideowej. Słusznym jest, jeśli zrzeszają się w związki zawodowcy, szukający poparcia i pomocy, lecz poza tym należy sobie jasno uprzytomnić, iż w szeregi te nie mogą się wkradać jednostki, które opierają cały swój byt i egzystencję na pracy społecznej. Praca społeczna to nie zawód, ani kariera — dlatego nie może i nie powinna być schronieniem „ptaków niebieskich"...

Zcharakteryzujemy bliżej takiego niepożądanego osobnika, a poznamy dokładnie pobudki i środki jego działania — spostrzeżemy wówczas, jak destruktywnie oddziaływa praca społecznego zawodowca na całość i dobro organizacji.

Zawodowiec społeczny, bo tak nazwiemy intruza naszych organizacyj, nie stara się poznać idei i celu, ani życia wewnętrznego danej organizacji — dalekie mu i obce są niedole członków, ich potrzeby i braki — jego jedynym dążeniem jest na razie zyskanie sobie zaufania. Jako stuprocentowy przedstawiciel demagogii, umie grą słów, pełną ułudnych obietnic, opętać naiwne umysły i dusze zręcznym rzuceniem jakiejś plotki lub oszczerstwa zatruwa wzajemną zgodę i życzliwość jadem nienawiści. Są to wystarczające szczeble, po których rzekomy „apostoł" pnie się do góry, by zaspokoić swoje ambicje i utrwalić pozycję, zapewniającą mu odpowiednią stopę życia — są to zarazem wystarczające kanciaste progi, by o nie rozbił się ład i porządek całej organizacji. Gorączkowe oczekiwania obiecanej — cudownej przyszłości — wzajemna podejrzliwość i obłuda, zamiast hartu i siły sprowadzają upadek moralny i w parze z nim idącą nędzę materjalną.

Znika i zaciera się jeden wspólny cel, jeden i ten sam przedmiot zainteresowań zawodowej pracy, chowa się w cień wzajemnej oziębłości, jedna i ta sama niedola nie znajduje słowa szczerej życzliwości...

W łonie równych sobie proletariuszów wyrasta z tego samego podłoża burżuazyjna pyszałkowatość, prywata osobista, która gubi poszczególnych członków i zaprzecza samemu założeniu Związku.

Najkonieczniejszym i najkorzystniejszym środkiem zaradczym przeciwko podobnym pasożytom społecznym okazuje się ciągła kontrola własnej roli w życiu związku, następnie czujne warowanie przy drzwiach, aby przez niedbale przymknięte nie wcisnął się „wichrzyciel" i nie podkopał fundamentu organizacji...

Toczy się życie od szeregu stuleci, toczy się z nim równolegle walka człowieka o swoje prawa — o coraz to doskonalszą formę swego jestestwa...

Czy nie nadszedł jeszcze czas, by po tylu dotkliwych porażkach odniósł człowiek zwycięstwo nad samym sobą?...

Jan Roman.

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze - Wytwórnia Samolotów RWD

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, Sp. z o. o. produkują znane samoloty typu RWD o przeznaczeniu sportowym, wojskowym i komunikacyjnym. Firma wyłoniła się z Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, jednego z najstarszych stowarzyszeń, które powstały z umiłowania lotnictwa i dla pracy nad jego rozwojem.

Dzięki pomocy finansowej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która zaraz po swym powstaniu, a więc od roku 1923 subsydiowała budowę prototypów szybowców oraz samolotów turystycznych, budowanych przez młodych konstruktorów Sekcji Lotniczej, powstały pierwsze typy samolotów RWD konstrukcji ówczesnych studentów politechniki warszawskiej inż. Stanisława Rogalskiego, inż. Jerzego Drzewieckiego i ś. p. inż. Stanisława Wigury.

Typy RWD-1, RWD-2, RWD-3 i RWD-4 były wykonane w bardzo ciężkich warunkach w podziemiach politechniki warszawskiej. Początkowo pracowało 15 robotników fizycznych oraz 1 pracownik umysłowy, przyczym konstruktorzy sami pracowali jako robotnicy fizyczni przy budowie swoich samolotów. Samolot RWD-2 zbudowany w roku 1929 był pierwszym polskim samolotem użytkowym. Mały samolocik konstrukcji całkowicie drewnianej, zaopatrzony w silnik Salmson 40 KM, rozwijał szybkość około 150 km/godz. Na samolotach tego typu ustalono szereg poważnych wyczynów. Płatowce RWD-4, wykonane w ilości około kilkunastu sztuk dla aeroklubów, były pierwszym polskim typem samolotu turystycznego, wykonanego w większej serii.

We wrześniu 1930 r. konstruktorzy RWD przenoszą się na Okęcie do budynków warsztatowych, wybudowanych przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej celem umożliwienia młodym konstruktorom wykonywania prac doświadczalnych w odpowiednich do tego warunkach. Pozwoliło to także na zatrudnienie większej ilości robotników. W warsztatach na Okęciu powstają typy:

RWD-5 — samolot wybitnie użytkowy, przeznaczony do dalekich raidów. Jest to samolot konstrukcji mieszanej stal-drzewo z silnikiem 110 KM. Płatowiec RWD-5, wykonywany w małych seriach, dotychczas używany jest jako samolot turystyczny w aeroklubach polskich. Jeden samolot tego typu został sprzedany zagranicę. W dniu 8 maja 1933 r. mjr. pil. Stanisław Skarżyński przeleciał na samolocie RWD-5, zaopatrzonym w silnik Gipsy Major 120 KM samotnie Atlantyk Południowy na trasie Dakar-Natal-Maceio 3.600 km. Jest to pierwszy Polak, który przeleciał Atlantyk, a zarazem był to pierwszy na świecie przelot samolotu turystycznego według kategorii

międzynarodowych. Za wyczyn ten mjr. Skarżyński został w roku 1937 odznaczony medalem „Louis Blériot“, ustanowionym przez F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale)



RWD—5

dla uczczenia pamięci znanego konstruktora Louis Blériot'a, a przyznawany corocznie za najlepsze wyczyny odległości, wysokości i szybkości na 100 km w klasie samolotów lekkich, bez względu na kategorię.

RWD-6 — samolot specjalnie przystosowany do warunków Challenge'u de Tourisme International 1932, został wybudowany w latach 1931 — 1932. Była to dwumiejscowa limuzyna z silnikiem Genet Major o mocy 140 KM, konstrukcji mieszanej stal-drzewo. Samolot ten odznaczył się dużą szybkością maksymalną i bardzo małą szybkością minimalną, dzięki zastosowaniu skrzydeł szczelinowych. Samolot RWD-6 staje w 1932 r. do C1hallenge'u International de Tourisme i uzyskuje największy tryumf, zajmuje bowiem w bardzo silnej konkurencji I-sze miejsce.

W 1931 roku zostaje ponadto wybudowany samolot RWD-7 z silnikiem Genet o mocy 80 KM, przeznaczony i budowany do prób pobicia rekordu międzynarodowego. W dniu 12.8.1931 inż. Jerzy Drzewiecki osiąga na tym samolocie rekord szybkości, a dnia 30.9.1932 r. rekord wysokości.

W 1933 r. inż. S. Rogalski, inż. J. Drzewiecki wraz z inż. J. Wędrychowskim, długoletnim prezesem Sekcji Lotniczej, a obecnie dyrektorem zarządzającym Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, tworzą spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod nazwą Doświadczalne Warsztaty Lotnicze i wydzierżawiając budynki warsztatowe na Okęciu od L. O. P. P., kontynuują budowę samolotów RWD. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze zatrudniały na początku 35 pracowników fizycznych oraz 8 pracowników umysłowych i liczba ta stopniowo zwiększa się w miarę rozbudowy warsztatów i otrzymywanych zamówień.



RWD—6

W Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych powstają kolejno:

RWD-8 — samolot szkolny dwumiejscowy o konstrukcji mieszanej stal-drzewo, z silnikiem o mocy 110 KM. Samolot ten jest przyjęty przez polskie władze lotnicze, jako typ samolotu szkolnego pierwszego stopnia. Szkoli się na tym typie wojsko, p. w. lotnicze i aerokluby. Samolot RWD-8 używany jest także jako samolot turystyczny.

RWD-9 — wybudowany w 1934 r. na Challenge de Tourisme International, był to typ specjalny, przystosowany do warunków Challenge'u, 4-miejscowa limuzyna o konstrukcji mieszanej, z silnikiem 200 KM. Na samolocie tego typu mjr. Jerzy Bajan zdobywa pierwsze miejsce na Challenge de Tourisme International 1934, dalsze samoloty RWD-9



RWD—8

biorące udział w tym konkursie, klasyfikują się na 2-im, 6-ym i 7-ym miejscu.

RWD-10 — z silnikiem o mocy 110 KM jest samolotem jednomiejscowym, przeznaczonym do akrobacji. Samoloty tego typu budowane są obecnie w seriach dla aeroklubów i p. w. lotniczego.

RWD - 11 — nowoczesna maszyna komunikacyjna konstrukcji mieszanej stal-drzewo z 2-ma silnikami o łącznej mocy 400 KM. Samolot ten osiąga szybkość powyżej 300 km godz., zabiera 2 osoby załogi oraz 6-ciu pasażerów.

RWD-13 — z silnikiem o mocy 130 KM jest dalszą ewolucją zwycięskich RWD-6 i RWD-9, będący jednocześnie przystosowaniem tych specjal-

nych maszyn konkursowych do wymagań klubów i prywatnych turystów lotniczych. Jest to trzyosobowa limuzyna, posiadająca obszerną komfortowo urządzoną kabinę, zapewniającą całej załodze zupełną wygodę, potrzebną do dalekich raidów. Samolot RWD-13 dzięki zastosowaniu skrzydeł szczelinowych odznacza się bardzo krótkim startem i lądowaniem. Na licznych raidach i konkursach zagranicznych RWD-13 dowiódł swoich wybitnych cech użytkowego samolotu turystycznego. Jest to typ samolotu, poza RWD-8, najwięcej rozpowszechniony w Polsce. Budowany on jest w seriach. RWD-13 wykonywany jest także, jako samolot sanitarny — RWD-13 s, zabierające chorego oraz pilota i sanitariusza. Jest to „sanitarka" specjalna, która dzięki swoim wyczynom może wylądować i wystartować na terenach, na które inny samolot nie może dotrzeć.

Poza tym wykonywane są: *RWD-14* — samolot wojskowy, *RWD-15* —

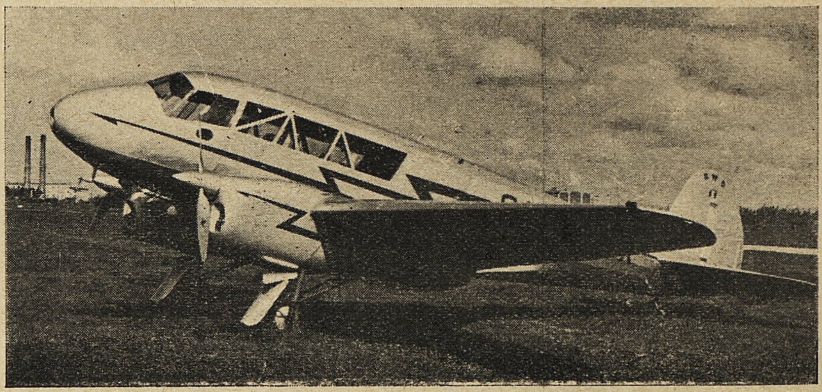


RWD — 9

samolot konstrukcji mieszanej z silnikiem o mocy 200 KM. Samolot ten budowany jest jako turystyczny 4-miejscowy, jako samolot sanitarny na 2-ch chorych i 2 osoby załogi, oraz jako samolot specjalny do zdjęć fotogrametrycznych, *RWD-16* — mały dwumiejscowy popularny samolot turystyczny z silnikiem o mocy 50 KM, konstrukcji całkowicie drewnianej, *RWD-17* — samolot szkolny do akrobacji i treningu. Jest to samolot dwumiejscowy o konstrukcji mieszanej stal-drzewo, z silnikiem o mocy 130.

W opracowaniu są dalsze projekty konstrukcyjne.

Na skutek licznych zwycięstw samolotów RWD w konkursach międzynarodowych zagranica interesuje się żywo produkcją Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych. Samoloty RWD różnych typów sprzedawane są zagranicę, poza tym Estonia buduje z licencji samoloty RWD-8, Jugosławia typy RWD-8 i RWD-13.



RWD—11

W obecnej chwili fabryka zatrudnia 48 pracowników umysłowych, —148 pracowników fizycznych oraz 48 chłopców, którzy kształcą się na fachowców. Wykonywane są serie samolotów RWD-8, RWD-10 i RWD-13 oraz prototypy. Kapitał spółki wynosi zł 180.000.

Pracownicy firmy posiadają własnego lekarza fabrycznego, opłacanego przez firmę, oraz kasę samopomocy. Należałoby specjalnie podkreślić duch, który panuje wśród pracowników Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, oraz zainteresowanie i przychylność, z jaką odnoszą się do firmy i swojej pracy, jak również zrozumienie, które mają dla spraw państwowych. Na terenie fabryki istnieje bardzo czynne koło L.O.P.P., poza tym pracownicy czynnie popierają składkami miesięcznymi Polski Czerwony Krzyż. W związku z ogólnopolską zbiórką na FON pracownicy D. W. L. przekazali na ręce Zarządu Głównego L. O. P. P. samolot szkolny typu RWD, ufundowany przez pracowników umysłowych i fizycznych za pomocą finansową Dyrekcji.



RWD—13

NOWA MAGISTRALA LOTNICZA PIL. „LOT"

Polskie Linie Lotnicze „Lot", w ciągłej trosce o rozszerzenie swej sieci powietrznej, oddały, w rokue bieżącym, do użytku Europy, wielką magistralę lotniczą, biegnącą z Helsinek po przez Tallin, Rugę, Wilno, Warszawę, Lwów, Czerniowce, Bukareszt, Sofię, Saloniki, Ateny, wyspę Rodos do Lyddy w Palestynie. Aby zrozumieć ogrom tej linii powietrznej, łączącej ze sobą bezpośrednio trzy morza: Bałtyckie, Egejskie i Śródziemne, trzeba wiedzieć, przede wszystkim, że linia ta przebiega przez 9 państw, pokrywając w ciągu 30 godzin przestrzeń wynoszącą km. 4344 w linii prostej, na której przebycie najszybszemi środkami lokomocji ziemnej i wodnej potrzeba conajmniej 10 dni, trzeba wiedzieć, że samolot przelatuje 1600 km. nad równinami, 1300 km. nad górami, sięgającemi 3000 mtr. i wyżej wysokości, 1400 km. nad morzem, mija niezliczone wyspy archipelagu egejskiego, włoską wyspę Rodos, angielską Cypr, aby lądować na nowoczesnym lotnisku palestyńskim w Lyddzie. Trzeba wiedzieć, wreszcie, że samoloty Lotu przelatują 6 razy w tygodniu trasę Helsinki — Warszawa i z powrotem, a 3 razy w tygodniu Lwów — Lydda i z powrotem, trzeba uprzytomnić sobie ciężką i odpowiedzialną pracę pilotów i radiomechaników pokładowych, zrozumieć ogrom wysiłków i pracy włożonych przy zrealizowaniu połączenia z Palestyną.

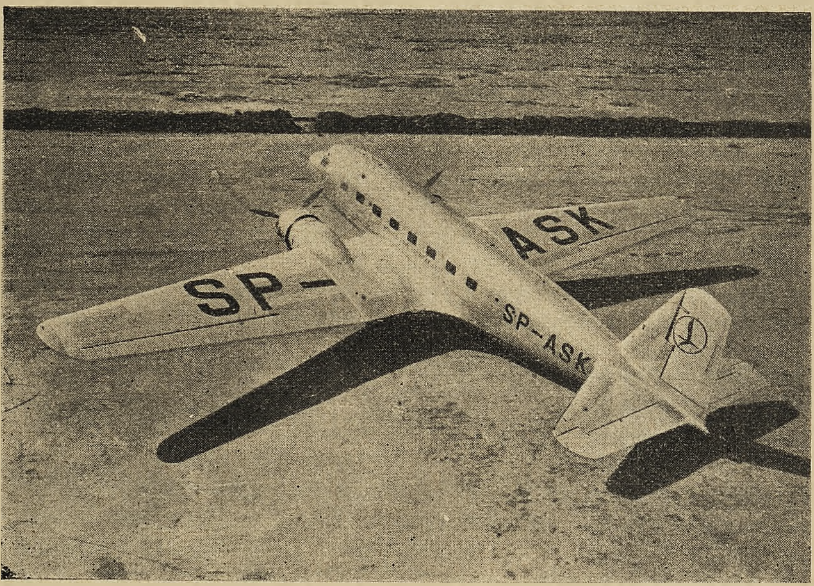
To też znaczenie i wartość nowej linii lotniczej, w rozwoju lotnictwa międzynarodowego, są istotnie poważne. Wielkie przedsiębiorstwa lotnicze Europy Zachodniej włączyły do swych sieci powietrznych wszystkie już kontynenty świata, natomiast cały środkowy — wschód Europy poprzestawał na liniach par excelence wewnętrzno - europejskich i dopiero PIL „LOT" uruchamiając, leżące poza szlakami linij zachodnich, połączenie Kraje Bałtyckie — Polska — Kraje Bałkańskie — Palestyna, związały Europę środkowo - wschodnią bezpośrednio z kontynentem azjatyckim. W ten sposób została zapełniona luka powietrzna w Europie i uzupełniona jednocześnie olbrzymia sieć międzykontynentalna europejskich towarzystw lotniczych.

Miejscem, w którym krzyżuje się linia palestyńska „Lotu" z liniami obcych towarzystw lotniczych, podążających z Zachodu Europy do Indyj, Indochin i Afryki południowej, są Ateny. Tutaj też ujawnia się, w pierwszym rzędzie, zainteresowanie Europy Zachodniej tą linią.

Holenderskie towarzystwo lotnicze K. L. M., francuskie „Air France", angielskie — Imperial Airways, obsługujące połączenia lotnicze metropolii odpowiednich państw z ich kolonjami, nie mają z konieczności specjalnego zainteresowania Palestyną, która jest dla nich, jak i Grecja tylko punktem przelotowym, co uwidacznia się wyjątkowymi trudnościami w zdobyciu miejsca w samolotach tych towarzystw, przez podróżnych, pragnących lecieć z Zachodu Europy do Palestyny. Linia „Lotu" natomiast, której Palestyna jest końcowym punktem przelotu, nie stawia żadnych trudności w przewozie pasażerów do Azji Mniejszej, czego wymownym dowodem jest częste wykupywanie miejsc, i to u początku istnienia tej linii, w samolotach PIL „Lot" przez klijentelę zachodnich towarzystw lotniczych na lot z Aten do Lyddy w Palestynie.

Nie ten moment jednak jest ważnym z punktu widzenia interesów tej linii, jest on raczej przejawem zainteresowania Europy Zachodniej, natomiast podstawą rozwoju linii palestyńskiej jest jej zaplecze z Polską na czele, jest jej szlak, na którym nie napotyka na żadną poważną konkurencję. Niemniej jednak należy podkreślić wagę bezpośredniego połączenia linii Helsiki — Lydda w Palestynie z liniami K. L. M., Air France, Imperial Airways, połączeń, które stwarzają podstawę ożywienia, w szczególności, obrotów handlowych Polski z Indiami i Południową Afryką, ale i ułatwiają dalszą penetrację do Chin i Australii.

Nie trudno też przewidzieć, że w niedalekiej już przyszłości, gdy linia palestyńska stanie się niezbędnym ogniwem organizacji gospodarczej państw przez nią objętych, wykorzystanie jej przez klijentelę, będzie niedalekie od stuprocentowego. Złożą się na to, nietylko pasażerowie, pragnący zamienić niewygodę wielodniowej podróży na komfortowy przelot najszybszym ze środków lokomocji — samolotem, nie tylko kupcy, wykorzystujący ułatwienia w przewozie pilnych towarów, ale przede wszystkim masy korespondujących, które dzięki tej linii, uzyskają możność najszybszego porozumienia się: najistotniejszego celu pism handlowych i terminowych listów.



Douglas DC2

Linia Palestyńska poza tym jest wielkim krokiem naprzód w dążeniu „Lotu" do najkorzystniejszego rozwiązania problemu realności linij lotniczych. Obsługa bowiem tak wielkiej trasy najszybszym środkiem lokomocji, jakim jest niewątpliwie samolot, jest w porównaniu do innych środków komunikacyjnych zarówno lądowych, jak i morskich — bez konkurencji, a z uwagi na to i przez względ na wyłaniające się olbrzymie możliwości handlowe połączenia Helsinki — Lydda, Polskie Linie Lotni-

Komunikaty Zarządu Głównego

Uchwałą Zarządu Głównego w dniu 28.X.1937 r. zostały zatwierdzone nowoutworzone Oddziały Zw. Z. P. L. przy Wytwórniach:

a) „Ursus“ — Państwowe Zakłady Inżynierji, Warszawa-Ursus, k/Warszawy.

b) „Spiral“ — Pierwsza Krajowa Wytwórnia Sprężyn, Warszawa, ul. Żytnia 20, gdzie do Związku zapisali się wszyscy pracownicy firmy.

c) „Ulbrycht“ — Fabryka Lamp, Warszawa, ul. Żytnia 20, przystąpił do Związku ogół pracowników fizycznych.

Nowoutworzone Oddziały stanowią kolejno 21, 22 i 23 Oddział Z. Z. P. L.

W najbliższym czasie zostaną zakończone prace organizacyjne nad utworzeniem dalszych trzech Oddziałów na terenie Warszawy.

Nowo wcielonym Oddziałom do Z. Z. P. L. życzymy jak najświetniejszego rozwoju dla dobra Organizacji.

Komunikaty Oddziałów

Oddział „Ursus“

W dniu 29.X.37 r. w lokalu Zarządu Głównego odbyło się Walne Organizacyjne Zgromadzenie Oddziału przy udziale członków Zarządu Głównego i wszystkich członków Oddziału. Przewodniczył zebraniu kol. Rosse Mikołaj, sekr. gen.

Do Zarządu Oddziału wybrano kol. kol.:

Prezes: Dobrowolski Klemens,
Vprezes: Konarski Władysław.
Sekretarz: Kazubek Wawrzyniec.
Skarbnik: Witamowski Władysław.
Czł. Zarz.: Gąsior Julian.
Do Komisji Rewizyjnej kol. kol.:
Przewodniczący: Lipka Henryk.
Czł. Komisji: Brutman Stefan, Gilewski Stanisław.

Oddział „Spiral“

W dniu 2.X.1937 r. w lokalu Zarządu Głównego odbyło się I-wsze Walne Zgromadzenie Oddziału przy udziale członków Zarządu Głównego i wszystkich członków Oddziału.

Zebraniu przewodniczył kol. Rosse Mikołaj, sekr. gen.

Do Zarządu Oddziału wybrano kol. kol.:

Prezes: Kołakowski Stanisław.
Vprezes: Grzywac Stanisław.
Sekretarz: Osipiak Ludwik.
Skarbnik: Malesa Bolesław.
Czł. Zarz.: Skrętowa Zofia.
Do Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.:
Przewodniczący: Benz Władysław.
Czł. Komisji: Rostkowski Wacław, Sroczyński Władysł.

Oddział „Ulbrycht“

Dnia 3.XI.1937 r. odbyło się w lokalu Zarządu Głównego Walne Organizacyjne Zebranie członków Oddziału przy udziale członków Zarządu Głównego i wszystkich członków Oddziału.

Zebraniu przewodniczył sekr. generalny kol. Rosse Mikołaj.

Do Zarządu Oddziału wybrano kol. kol.:

Prezes: Krzemiński Stanisław.
Vprezes: Kowalski Józef.
Sekretarz: Jamczak Roman.
Skarbnik: Fedorowicz Lucian.
Czł. Zarz.: Kopeć Mieczysław.
Do Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.:
Przewodn.: Augustyniak Kazim.
Czł. Komisji: Duda Jan, Waligura Michał.

Oddział „Lublin“

Na wniosek Zarządu Oddziału „Lublin“ Zarząd Główny na posiedzeniu w dniu 4.XI.1937 r. powziął uchwałę, mocą której przywraca w prawach członkowskich kol. kol.: Konofała Antoniego, Michalskiego Romualda, Switka Zygmunta, Kudlickiego Kazimierza i Pączkowskiego Władysława.

Zatwierdza się nowo wybrany w dniu 30.X.1937 r. Zarząd Oddziału w składzie następującym:

Prezes: Kwietniewski Alfred.
Vprezes: Michalski Romuald.
Sekretarz: Gąsiorowski Stanisław.
Skarbnik: Rychlik Antoni.
Gospodarz: Boberski Roman.
Czł. Zarządu: Piasecki, Berezecki, Switek, Surczyński.
Komisja Rewizyjna:
Przewodniczący: Klimecki P.
Czł. Komisji: Jaszczak W., Kadowski Adam.

Zarząd Główny poleca nowo wybranemu Zarządowi Oddziału przestrzeganie Uchwał i poleceń Zarządu Głównego w myśl Ideologji Z. Z. P. L. w ramach Statutu i postanowienia IX Walnego Zjazdu Delegatów.

ZARZĄD GŁÓWNY:

Sekretarz Generalny: (—) M. Rosse. Prezes: (—) J. Roman.

Oddział „Legionowo“

Zarząd Oddziału Legjonowo komunikuje, że w dniu 3.10.1937 r. w lokalu Związku w obecności Prezesa Zarządu Głównego i Redaktora Kol. Elżbiety Romanowej i wszystkich Koleżanek, zatrudnionych w Wytwórni Balonów, oraz zaproszonych gości odbyło się 1-sze Organizacyjne Zgromadzeie Pododdziału Żeńskiego.

Zebraniu przewodniczyła Kol. Elżbieta Romanowa.

Do Zarządu Pododdziału wybrano Kol. Kol.:

Przewodn.: Busiekierska Maria.
Viceprzew.: Słupkówna Eugenia.
Sekretarz: Paszkowska Wanda.
Skarbnik: Sychmöllerowa Marta.

---

cze „Lot“ są na drodze do osiągnięcia efektu finansowego tej linii: opłacalności.

Aby zaś nie opuścić żadnego z czynników, wpływających na rozwój nowej magistrali lotniczej, Polskie Linie Lotnicze „Lot“ po gruntownych studiach, wprowadziły do obsługi linii palestyńskiej najnowocześniejszy sprzęt lotniczy: 10-osobowe samoloty Loekheed Electra na trasie Helsiki — Warszawa i 14-osobowe samoloty typu Douglas DC2 na trasie Warszawa — Lydda, rozwijające szybkość handlową 250 km/godzinę.

K. N.

KOMUNIKAT

Zarząd Główny podaje do wiadomości Zarządom Oddziałów i wszystkim Członkom Z. Z. P. L., iż z dniem 12.XI.1937 r. siedziba biur Zarządu Głównego i Redakcji „Pracownik Lotnictwa“, przeniesione zostały do nowego lokalu przy ul. ZŁOTEJ 58 m 3.

Wiadomości o lotnictwie

II. WIATRY W EUROPIE.

Rozróżniamy następujące wiatry, panujące w Europie:

a) *Wiatr południowy* dmie od rozpalonych piasków pustyni afrykańskiej, jest on gorący, a przynajmniej ciepły, trwa krótko i przynosi ocieplenie oraz osuszenie powietrza, w zimie zaś gwałtowną odwilż. W Małopolsce wiatr ten nazywa się halnym. W ciągu całego roku wiatr południowy występuje sporadycznie.

b) *Wiatr północny i północno-wschodni* wieje rzadko i niedługo. Jeżeli ma kierunek bardziej wschodni, to przynosi z równin Rosji i Syberii osuszenie powietrza, przy kierunku bardziej północnym następuje obniżenie temperatury. W ciągu całego roku wspomniane powyżej wiatry panują najwyżej kilka tygodni, bywają czasami lata, kiedy wiatr wschodni jest rzadkością.

c) Najczęstszym wiatrem jest *zachodni,* działanie jego jest bardziej widoczne, niż wiatrów poprzednich, gdyż nasycony on jest wilgocią, przynosząc ze sobą opady atmosferyczne. Gdy zaczyna wiać wiatr zachodni, to zawsze następuje odmiana pogody, nierzadko nasilenie jego bywa huraganowe. Powodem wiatrów zachodnich jest wspomniany już poprzednio ruch ogrzanych mas powietrza z nad równika w kierunku zimnych biegunów.

Cząsteczki powietrza na równiku posiadają szybkość obwodową: 2. K. 6378,249 : 24 = 1666 km/godz., zaś w środkowej Europie szybkość obwodowa cząsteczek powietrza na poziomie morza będzie: 2. K. 3710 : 24 = 1000 km/godz., przy czym:

6378,249 jest wymiarem promienia równika,

3710 jest średnią odległością powierzchni morza w Europie od osi obrotu ziemi.

Cząsteczki powietrza z nad równika tracą olbrzymią część różnicy w szybkościach obwodowych, z powodu oporów przy przepływie, lecz pozostały nawet znikomy ułamek tej szybkości o kierunku z zachodu na wschód wystarcza, aby wiatry o kierunku zachodnim były dominujące w Europie.

Wiatr zachodni przybywa do Europy z nad Atlantyku, dlatego jest on przeważnie wilgotnym.

Stałość zachodniego wiatru szczególniej zaznacza się nad Atlantykiem, gdzie nie napotyka on na przeszkody i z tego powodu szybkość jego jest dość znaczna, przyczyniając się do utrudnień w lotach z Europy do Ameryki, gdy tymczasem przelot z Ameryki do Europy jest łatwiejszy. W miarę wznoszenia się wiatr zachodni staje się coraz bardziej dominującym i szybkość jego na granicy stratosfery osiąga maksimum 100 km/godz., przy dalszym wznoszeniu się szybkość ta maleje, a na wysokości 18 1km. wiatry te zmieniają kierunek na wschodni.

Szybkość i kierunek wiatru mierzymy za pomocą *wiatromierzy,* zwanych też anemometrami.

Najprostszym wiatromierzem jest płytka zawieszona na przegubach w położeniu pionowym, która, zależnie od szybkości wiatru, daje odchylenie o odpowiedni kąt.

Pomiar szybkości wiatru może być też wykonany za pomocą mierzenia szybkości obrotu wydrążonych półkul, obracanych działaniem wiatru, mogą to też być rurki Pitot. Jeżeli rurka Pitot będzie miała otwór ustawiony naprzeciwko wiatru, to wchodzący wiatr wyciśnie ciecz przez zagięcie i podniesie ją w drugim kolanku, jeżeli zaś otwór będzie skierowany przeciwnie, to ciecz zostanie zassana w pierwszym kolanku, w ten sposób wysokość podniesienia się cieczy w jednym z tych kolanek jest miernikiem szybkości wiatru.

Kierunek wiatru przy ziemi mogą wskazywać: odpowiednie wskaźniki lub worki, które umieszcza się na najwyższych punktach budynku lub hangarów.

Kierunki wiatru w miarę wznoszenia się możemy określić za pomocą balonów sondujących. Balony sondujące sporządzone są z cienkiej gumy i napełnione lżejszym od powietrza wodorem. Balon ten wznosi się dość jednostajnie, czyli jeżeli określimy szybkość wznoszenia się jego w ciągu pierwszej minuty, to będziemy mogli z pewnym przybliżeniem wywnioskować o jego wysokości po upływie 2, 3 i t. d. minut. Za pomocą teodolitu, t. j. przyrządu z lunetą, mogącą wychylać się pionowo i poziomo, możemy określić kąt, pod którym będzie widoczny balon w odstępach 1, 2, 3 i t. d. minut, w ten sposób będziemy mogli określić kierunki wiatru na różnych wysokościach.

F. Br.

Młodzież głucha chce latać

Zainteresowanie lotnictwem wśród młodzieży jest znane ogólnie i nie ulega najmniejszej wątpliwości, że młodzież garnie się do latania.

Szybownictwo, które pasjonuje młodzież obojga płci, modelarstwo lotnicze — kwitnące bujnie wśród młodych, wreszcie niezliczone tłumy młodzieży, entuzjazmujące się konkursami lotniczymi — są tego wymownym przykładem.

Polskie Linie Lotnicze „Lot“ w swej pracy na polu komunikacji cywilnej spotkały się również niejednokrotnie z zainteresowaniem młodzieży. Można iść w zakład, że nie ma ucznia, któryby nie skorzystał skwapliwie z okazji przelecenia się samolotem, jak to ujawniło się np. w roku 1935, kiedy to szkoły męskie i żeńskie masowo wykorzystywały zorganizowane przez „Lot“ ulgowe loty okrężne. Można się spodziewać tłumów młodzieży asystującej z radością przy uroczystościach lotnictwa komunikacyjnego, jak to już miało miejsce w r. 1936, kiedy to, z okazji linii powietrznej do Aten, przybył na Okęcie specjalny pociąg z młodzieżą szkolną, która okazywała żywe zainteresowanie wszystkim, co się na lotnisku działo, a w momencie startu samolotu — niekłamany okazała entuzjazm. Ostatnio zaś, mamy do zanotowania przykład zaiste wzruszający. Dyrekcja P. L. L. „Lot“ otrzymała list od uczniów obojga płci, jednej z klas szkoły dla dzieci głuchych, w którym to piśmie 11 chłopców i 3 dziewczynki kierują do „Kochanego Pana Dyrektora“ gorącą prośbę o udostępnienie im lotów okrężnych nad Warszawą.

W słowach prostych i pełnych entuzjazmu opisują zachwyt, jaki wywołuje w nich widok lecącego samolotu, informując szczerze, że byłyby najszczęśliwsze, znalazłszy się z panem pilotem w powietrzu. Nauczyciel klasy popiera gorąco swych pupilów, którzy już są powiadomieni o zgodzie Dyrekcji „Lotu“ na urządzenie dla nich bezpłatnych lotów okrężnych.

Do szeregów młodych wielbicieli lotnictwa przybyły dzieci, przez życie upośledzone, które tylko widzą nie słysząc, ale serca dla lotnictwa mają równie gorące, jak dzieci, które i słyszą i widzą.

K. N.

Suwak rachunkowy i kalkulacyjny w praktycznym zastosowaniu

Opracował: KAZIMIERZ KOSMAL

Zadaniem niniejszej pracy jest skierowanie uwagi szerokiego ogółu pracowników na zastosowanie suwaka w życiu codziennym, oraz wskazanie korzyści, jakie z tego tytułu można osiągnąć.

Władanie suwakiem rachunkowym, a szczególnie kalkulacyjnym, umożliwia łatwość obliczania wartości pracy obróbki maszynowej.

Określanie „na oko" danej roboty może często zawieść nawet najlepszego fachowca, dla tego wskazanem jest przestudiowanie niniejszej pracy przez ogół zaintersowanych w celu podniesienia kultury współpracy zawodowej dla dobra przemysłu rodzimego.

Ponieważ z pracy tej będą korzystać czytelnicy z różnym przygotowaniem teoretycznym i różnym zainteresowaniem, uważam za stosowne podzielić ją na trzy części, a mianowicie: logarytmy, suwak, rachunkowy, suwak kalkulacyjny.

Cz. I. LOGARYTMY.

Logarytmy stosuje się w celu szybszego liczenia złożonych zadań rachunkowych.

Logarytmem nazywamy wykładnik zasady dla danej liczby. *Chcąc lokarytmować daną liczbę musimy znaleźć taki wykładnik, do którego należy podnieść zasadę, aby otrzymać daną liczbę.*

Jeżeli zasada potęgi będzie się równać *a*, dana liczba *b*, wówczas

$$a^n = b, \text{ czyli } n = \log b \text{ zasady } a.$$

Pierwsze logarytmy wynalezione zostały przez Napiera (w r. 1614) i nazwane zostały logarytmami Napiera lub naturalnymi.

Mają one za zasadę liczbę

$$e = \left(1 + \frac{1}{n}\right)^n = 2{,}718231828459,$$

gdzie $n + \infty$

Znacznie dogodniejsze są logarytmy J. Briggsa (wynalezione w roku 1618), które mają za zasadę liczbę *10* i nazywają si ęlogarytmami Briggsa lub dziesiętnymi.

Przykład: Jeżeli szukamy log liczby *a*, który równa się *n*,

$\log a = n$, dla tego $10^n = a$

czyli log	10 = 1	„ „	$10^1 = 10$
„	100 = 2	„ „	$10^2 = 100$
„	1000 = 3	„ „	$10^3 = 1000$
„	10000 = 4	„ „	$10^4 = 10000$
„	100000 = 5	„ „	$10^5 = 100000$
„	1000000 = 6	„ „	$10^6 = 1000000$

i t. d.

Z wyżej podanego przykładu widzimy, że logorytmy liczb całkowitych są liczbami całkowitymi. Logorytmy ułamka dziesiętnego są liczbami zbliżonymi i tem dokładniejsze, czym więcej znaków dziesiętnych zawierają.

Jeżeli obserwujemy	log liczby	1.2	$= 0.^{07918}$
	„ „	12	$= 1.^{07918}$
	„ „	120	$= 2.^{07918}$
	„ „	1200	$= 3.^{07918}$
	„ „	12000	$= 4.^{07918}$
lub	„ „	5	$= 0.^{69897}$
	„ „	50	$= 1.^{69897}$
	„ „	500	$= 2.^{69897}$
	„ „	5000	$= 3.^{69897}$
	„ „	50000	$= 4.^{69897}$

Zauważymy, że wszystkie liczby zwiększone lub zmniejszone liczbami całkowitymi, np. 3 zwiększone na 30, 300, 3000 i t. d. lub zmniejszone na 0.3, 0,03, 0,003 i t. d. mają logarytm np.:

log	3	$= 0.^{47712}$	dla tego że	$10^{0,47712} = 3$
„	30	$= 1.^{47712}$	„ „ „	$10^{1,47712} = 30$
„	300	$= 2.^{47712}$	„ „ „	$10^{2,47712} = 300$
„	3000	$= 3.^{47712}$	„ „ „	$10^{3,47712} = 3000$
„	0,3	$= 0.^{47712}—1$	„ „ „	$10^{0,47712—1} = 0{,}3$
„	0,03	$= 0.^{47712}—2$	„ „ „	$10^{0,47712—2} = 0{,}03$
„	0,003	$= 0.^{47712}—3$	„ „ „	$10^{0,47712—3} = 0{,}003$

i t. d.

Za przecinkiem dziesiętnych dla każdej wielkości zasadnicze liczby są niezmienne. Liczby przed przecinkiem dziesiętnych zmieniają się przy liczbach całkowitych, jak również przy liczbach większych od 10.

Każdy logarytm składa się wobec tego z dwóch części: całkowitej, znajdującej się przed przecinkiem, i za przecinkiem dziesiętnej.

D. c. n.

Uprzejmie prosimy P. P. Kolegów o łaskawe nadsyłanie do Redakcji swoich cennych krytycznych uwag dotyczących wydawnictwa.

„Pracownik Lotnictwa" winien być trybuną, na której każdy Pracownik może poruszać wszelkie zagadnienia z całokształtu życia i swojej pracy zawodowej.

Redakcja.

NOWA KONFEDERACJA POLSKA

W okresach najcięższych dla Rzeczypospolitej najbardziej oświecona część społeczeństwa ówczesnego — tworzyła doraźnie specjalne zrzeszenia Konfederacje celem chwilowej naprawy zła.

Najtęższe jednostki skupiały się pod sztandarami konfederacji i nie szczędziły zdrowia czy mienia, aby wypełnić swój patriotyczny obowiązek wobec Ojczyzny.

Dziś jesteśmy świadkami podobnego objawu. Najlepsze jednostki, najbardziej społecznie uświadomione grupy korporacje masowo przystępują do nowej Konfederacji polskiej — ją — do Obozu Zjednoczenia Narodowego, którego hasłem naczelnym jest Konsolidacja Narodu dla wielkiej silnej Polski.

Realizując testament Wielkiego Wodza, marszałek Śmigły - Rydz powierzył tę niesłychanie odpowiedzialną misję zjednoczenia Narodu, wiernemu towarzyszowi walk o niepodległość — pułkownikowi Adamowi Kocowi. Ten mandat — dowód wielkiego zaufania i trafności wyboru został przyjęty przez społeczeństwo bez zastrzeżeń, z wiarą we wskazania, które są kontynuacją myśli przedwcześnie zmarłego Wodza i Budowniczego Polski.

Konsolidacja Narodu jest wskazaniem dnia — najwyższą mądrością polityki narodowej, dla której winniśmy poświęcić drobne i małe interesy na rzecz Wielkiej Sprawy. Nakaz ten został rzucony w momencie, gdy większość organizacyj i związków gubiło się w bezprogramowości i zadawniu sobie pytania co dalej i jak dalej?

W takim chaosie pojęć, dorywczych programów i braku genialnej myśli społecznej i narodowej Polska szła do sytuacji, w jakiej znalazła się już raz w wieku XVIII...

Nie tylko rozdarcie wewnętrzne Polski, lecz i polityczna Konfiguracja Europy niewątpliwie nie dałyby zbyt długo oczekiwać wielkich przemian ze skutkami dla nas niepomyślnymi. Jedynym wyjściem dla Polski w tych warunkach zwarcie sił społecznych i hasło to znalazło wreszcie wyraz w programie Obozu Zjednoczenia Norodowego jasno i męsko skonstruowanym.

Polska musi stać się państwem silnym, godnym tradycji. Wszyscy patriotycznie myślący obywatele są powołani do współpracy nad budową Polski, bez względu na pochodzenie, płeć i wiek.

Społeczeństwo musi zaniechać małostkowych swarów i indywidualne racje, musi podporządkować się obowiązkami służby i dyscyplinie społecznej, która zadecyduje jaką koleją potoczą się dalsze dzieje Polski— drogą swawoli, czy ładu i organizacji.

Aby Państwo mogło i miało możność spełnienia swego obowiązku wobec społeczeństwa, przede wszystkim społeczeństwo musi spełniać swój obowiązek wobec Państwa.

Zróżniczkowane i skłócone w przeróżnych grupach społeczeństwo marnuje bezużytecznie swą energię i nie może wyzyskać pełni swych sił twórczych i pracy pozytywnej dla rzeczy naprawdę wielkich i koniecznych.

Trzeba nareszcie dojrzeć do zrozumienia bezsensowności dalszych utarczek i podjazdowych walk dla jednodniowych zwycięstw.

I trzeba wreszcie uświadomić ile cennych sił marnuje się bezużytecznie na folgowanie źle zrozumianym ambicyjkom... bo czyż można tracić czas i siły na spacery, gdy czeka nas wielka droga?

Tę drogę, wiodącą do wielkości Państwa wytycza program O. Z. N. żądając w pierwszym rzędzie konsolidacji myśli, serc i pracy.

Konsolidacja Narodu będzie sprawdzianem dojrzałości państwowej społeczeństwa, , będzie dowodziła w jakim stopniu zmysł obywatelski weźmie górę nad demagogią, doktrynerstwem i warcholstwem; konsolodacja pokaże *czy Polska naprawdę będzie Wielkim Państwem, które zdoła zaważyć na losach Europy.*

Położenie etnograficzne Polski, niepewność politycznego jutra państw europejskich, przemiany struktury ekonomicznej świata, zamknięcie granić, wszystko to wskazuje, że chwila jest zbyt poważna, aby móc sobie pozwalać na rozpraszanie sił, które należy skupiać dla jednego celu — walki o pomyślne jutro, walki dla przyszłych pokoleń.

Wielką tę pracę, godną dojrzałego Narodu, prowadzić musimy wspólnym wysiłkiem, zgodnie, solidarnie.

Musimy się skupiać w jednym zwartym szeregu bez względu na takie czy inne drugorzędnego znaczenia przekonania i różnicę zdań.

Nie ma bowiem różnicy zdań, gdy chodzi o zasadniczy cel — Jutro Polski. Nie można myśleć różnie, gdy chodzi o Wielkość Ojczyzny!

A dla tak świętego celu trzeba i warto poświęcić drobnostkowe interesy i stanąć w jednym szeregu bez względu na poprzednie orientacje czy przynależności...

Polska jest jedna i służba dla niej najlepszym nakazem prawego obywatela.

Każdy więc musi się znaleźć w szeregach O. Z. N., budujących Wielką Polskę.

Jan Zieliński.
P. L. L. „LOT"

✝

Ś. P.

ANTONI

MANKOWSKI

zmarł dnia 1 października 1937 r.
w Białej-Podlaskiej

W zmarłym tracimy zacnego kolegę i długoletnięgo członka Związku.

Cześć Jego Pamięci!

Zarząd Główny Z. Z. P. L.

MARNOTRAWSTWO CZASU i PRACY

(dokończenie)

Marnotrawstwo w przemyśle można rozdzielić na trzy grupy. *Marnotrawstwo materiałów, marnotrawstwo energii ludzkiej i marnotrawstwo umysłowe.* Pracownicy dużo uwagi poświęcili każdemu z tych rodzai marnotrawstwa, kładąc większy nacisk raczej na marnotrawstwo energii ludzkiej i umysłowe, aniżeli na marnotrawstwo materiałów.

Marnotrawstwo materiałów jednak w wielkim stopniu wpływa na warunki materialne pracowników. Ponieważ marnotrawstwo obniża zyski przemysłu, przeto obniża ono również i zarobki pracowników. Wartość usług pracowników może być całkowicie zniszczona przez postępowanie, powodujące marnotrawstwo, natomiast przemysł przynoszący straty, może stać się rentujący jedynie przez usunięcie marnotrawstwa.

Zainteresowanie pracowników zagadnieniem marnotrawstwa wypływa z dążenia do wyższych płac i ulepszenia warunków pracy. Dopóki przemysł pod względem sprężystości pozostawia wiele do życzenia, robotnicy wierzą, że płaca, jaką otrzymują, może ulec znacznemu podwyższeniu przez wzmożenie wydajności i usunięcie marnotrawstwa. Tą samą drogą ceny wyrobów mogą być poważnie obniżane.

Nie można zupełnie uniknąć wypadków w przemyśle, nie ulega jednak wątpliwości, że ilość śmiertelnych wypadków może być znacznie obniżona. Straty, jakie ponosi społeczeństwo na skutek wypadków w przemyśle, nie dadzą się wymierzyć jedynie utratą zarobków przez robotnika. (Nie ma skali, za pomocą której możnaby obliczyć cierpienia i niepokój robotnika, jego żony i dzieci, które są również ofiarami tych tragedii przemysłowych).

Pracownicy oddali wielkie usługi przy rozwoju norm prawnych, mających za zadanie ochronę życia i zdrowia robotników w przemyśle. Normy te pomagać będą pod każdym możliwym względem przy stosowaniu praktycznych metod, zmierzających do zastosowania i ochrony życia i zdrowia wszystkich tych, którzy są zatrudnieni w przemyśle.

Gdy rozpatrujemy marnotrawstwo umysłowe, mamy do czynienia z najbardziej świętymi i cennymi wartościami. Niepodobna ocenić i określić ich doniosłości. Zachowanie ich jest istotnym warunkiem powodzenia przemysłu. *Najlepsze usługi oddają pracownicy wówczas, gdy mają korzystne warunki pracy i swobodę korzystania z prawa organizowania się dla wzajemnej pomocy.* Odnosi się to zarówno do pracowników wykwalifikowanych, jak i niewykwalifikowanych.

Powodzenie przemysłu zależy od utrzymania strony moralnej wśród pracowników, która pobudza ich gorliwość oraz entuzjazm do wykonywania obowiązków. Kierownictwo powinno wpływać i rozwijać stronę moralną oraz siły duchowe pracowników, płacąc im wysokie płace oraz stwarzając możność odpoczynku i rozrywek. *Dokonywa się tego drogą porozumienia z pracownikami przez ich przedstawicieli.* Niskie płace, trudne warunki pracy, nadmiernie długie godziny pracy oraz autokratyczne kierownictwo zaćmiewają umysł, obniżają stan moralny, łamią ducha i zabijają zainteresowanie pracowników.

Sposób traktowania pracowników, jak zwykłe maszyny i dawanie im pewnych ustępstw „z łaski", przyczynia się do obniżenia umysłowych i moralnych wartości pracowników. *Kierownictwo musi uznawać prawo pracowników do rozwoju ich duchowych i moralnych sił; w tym kierunku muszą oni mieć jak najdalej idące możliwości.*

Nawrocki.

O wartości człowieka

Moi drodzy! — pozwólcie mi, czytelnicy kochani, na ten zwrot, a sądzę, że pozwolicie, jeżeli zechcecie zrozumieć radość moją niezmierną, że te nędzne (przesadna skromność autora — to głos łaskawego czytelnika) moje artykuliki znalazły żywy oddźwięk, wyrażany w wielu wypadkach w formie nie tyle literackiej, ile nabrzmiałej prawdą życiową. Słowem jędrnie, dosadnie, ale prawdziwie.

Więc muszę uwierzyć, że moje felietony, propagujące tak proste rzeczy, jak pogodę ducha, jak to, aby iść w życie z uśmiechem na twarzy, aby nie marnować czasu wolnego, czasu pozostawionego nam na własny nasz użytek, aby nie stwarzać niepotrzebnych trudności innym, tym młodym, wchodzącym teraz w życie, powtarzam, muszę uwierzyć, że te proste słowa trafiły do serc równie prostych, a żywo czujących, trafiły wprost do serca człowieka.

O! człowiek! — to już wielkie słowo. Chciałbym, aby wszyscy to zrozumieli, że największym bogactwem kraju, to nie są jego kopalnie węgla, czy nafty, czy rudy żelaznej, to nie wartości materjalne łąk, lasów i pól, ale wartość obywatela, wartość samego człowieka.

Złoto, spoczywające w ziemi, pozostaje bezużyteczną wartością dopóty, dopóki człowiek nie wydobędzie go i nie stworzy zeń wartości, mogącej przemienić życie złe na lepsze.

Dlatego człowiek, a nie bezduszny, zimny metal, przerobiony na monetę obiegową, stanowi o wartości i bogactwie swego kraju, dlatego postawa nasza wobec życia stanowić będzie o tym, czy zajmiemy wobec innych narodów należne nam, testamentem wielkich naszych przodków do zdobycia przekazane, przodujące stanowisko.

W. P.

WARSZTAT KOBIETY i JEJ ZAINTERESOWANIE

Pisze Elżbieta Romanowa

Kobieta w życiu społecznym

„Kobieta, pracująca zawodowo" — zdawałoby się, że ten nowy twór w łonie społeczeństwa — to jakiś żart nie na miejscu, jakaś pomyłka, którą należałoby czemprędzej naprawić, jakiś poprostu grzech przeciw naturze — bo jakże to — kobieta i... praca zawodowa — praca wyrwana z muskularnych rąk mężczyzny, skradziona obcesowo — i tak wsączona w jej postać niewieścią, że stworzyła z niej jakąś nową jednostkę, — jakiegoś współzawodnika mężczyzny, ba... jakiegoś człowieka, który oddycha zbyt może głośno spracowaną piersią — niewiasty jednakowoż. Patrzą na nią mimochodem oczy beztroskie „żywych lalek", patrzą i unoszą ze zdziwieniem bardzo łuki malowanych brwi, — wargi o słodkim kształcie płomiennego serduszka krzywią się w grymasie krwawego przeczenia... zdziwieniem bardzo wysoko łuki malowanych brwi, — wargi o słodkim kształcie płomiennego serduszka krzywią się w grymasie krwawego przeczenia...

Patrzą na nią niewinne, modre oczęta jasnowłosych główek i... jakaś duma zawisa na długich rzęsach, jakiś podziw błyszczy w rozedrganych uczuciem powiekach...

...A gdzieś tam bardzo wysoko — gdzie wzrok się gubi w niezmierzonej dali błękitów — szparą złotego promienia sączy się uśmiech przejasny, — uśmiech, w którym nie ma zdziwienia, obawy, zgorszenia, niema dumy i podziwu — jest tylko cicha zgodą, głęboka, wzruszająca radość rozpoznania „stworzenia", które zaczyna walkę o swoją wolność myśli, o swoje prawa „człowieka"...

A jednak mimo to — słyszeć się będzie jeszcze długo pełne zastrzeżeń słowa: „praca zawodowa — nie jest dla kobiety — to absurd życiowy".

Absurd?... nie — to konieczność — bo jednak życie woła innemi słowami. Życie usuwa przesądy — usuwa narzuconą tradycję zwyczajów „wypada — nie wypada" — życie zrywa ograniczające, utarte prawa przywilejów — „to dla kobiety, tamto dla mężczyzny", życie woła kąśliwie: „żyjesz — więc musisz życie podtrzymać" — „rodzisz, więc musisz wychować dzieci".

A kiedy ręce nienawykłe pracy cięższej się chwycą — kiedy omdleją ze zmęczenia — to życie chytrze, ale sprawiedliwie i mądrze doradzać pocznie i pocieszać: „walczysz — więc i zwyciężyć musisz"...

Demon o kształtach mężczyzny rzuci mimo to nie jeden raz jeszcze ostre słowo bolesne, jak trafny rzut do celu — praca zawodowa spacza kobietę, odbiera jej wdzięk niewieści — i zresztą kobieta, która chociażby z konieczności stanowi sama o sobie, która się ciłą rzeczy uspołecznia — nie jest kobietą — to jakiś niebezpieczny współzawodnik — to może mądry towarzysz, dobry, serdeczny przyjaciel — ale przecież tyle lat była kobieta tą kurą domową — żoną i matką i było dobrze...

Czy było dobrze... i komu? Było raczej wygodnie, ale wygoda nie zawsze jest wykładnikiem Dobra — najczęściej pod jej pozorem kryje się czyjaś wielka krzywda i niesprawiedliwość...

Być żoną i matką, to bezsprzecznie najważniejsze i największe zadanie kobiety—przysporzyć obywateli społeczeństwu — zasilić je jednostkami zdrowymi, rozumnymi i wartościowymi. Pomyśleć sobie, że takie maleństwo wynoszone przez matkę pod sercem tak niepodzielnie przez nią samą — wykarmione jej piersią, wypielęgnowane jej własnemi dłońmi, wzrasta pod jej okiem nie dla niej przecie — lecz dla jakiegoś ogromu, jakim jest świat cały — dla jakiejś wielkiej idei — jaką jest doskonalenie się ludzkości... Wówczas to istotne tętno życia społecznego, jego charakter i treść powinny być zwierciadłem oblicza kobiety-matki, zwierciadłem wyrazistym i prawdziwym...

Czy jednak Kobieta-matka nie powinna się sama przejrzeć w owym czarodziejskim, zda się, zwierciadle, które ponoć zna jej najskrytsze tajemnice, a które nigdy nie widziało jej istotnego wyrazu oblicza? Czy nie powinna spoglądać w jego ruchomą taflę lustrzaną często, ustawicznie nawet?

Może to zwierciadło spacza jej obraz serca i duszy — może wogóle jest to odbicie obcej kobiety o niepożądanych wpływach na całość życia społecznego? — a może ta fałszywa odbitka jest jakimś błyskawicznym uchwyceniem jej chwilowego nastroju i upadku ducha — może to jest chytre podpatrzenie tej gorszej strony jej charakteru? Jakiś zdawałoby się mały błąd — jakiś grzech nieopatrzny — jakiś króciutki nurt myśli niezadowolonych w powiększającej soczewce zwierciadła nabrały cech niskości, cech zepsucia i podłości... i tak się zdarza bardzo często.

...Ale maleńkie lusterko domowego zacisza nie powie nic o tym „matce" marnotrawnych i błądzących dzieci, rozrzuconych po odległym horyzoncie dążeń i kierunków społecznych.

c. d. n.

O racjonalnym gotowaniu

Cz. I. Jak należy gotować i zaprawiać jarzyny?

Odżywianie przyzwyczailiśmy się uważać jako zaspokojenie głodu i jako pewnego rodzaju przyjemność smakową. Tą drogą utarło się mniemanie, że co smaczne — to i zdrowe — nic więc dziwnego, że każdy dom miał swoje własne pojęcia, oparte na przyzwyczajeniu smakowym, o zdrowotności odżywiania i o sposobie przyrządzania potraw.

Dzisiaj, kiedy rozumiemy wszyscy, że „zdrowie" to nasz obowiązek, że chroni ono nas od wielu nieszczęść, że jest zarazem kluczem do siły i dobrobytu, podstawą szczęścia rodzinnego — zmieniliśmy pogląd na dotychczasowe odżywianie i staramy się nie tylko zaspakajać głód nasz, nie tylko dogadzać smakowi, ale przede wszystkim zasilać nasz organizm najpotrzebniejszymi składnikami odżywczymi. Musimy zdać sobie jasno sprawę, że jeden i ten sam pokarm nie przynosi jednakowej korzyści; nieracjonalne gotowanie może wartość pokarmu zupełnie zniszczyć i przeciwnie — racjonalne przyrządzanie może ją zachować, podnieść przez umiejętne przygotowanie produktu, umiejętne użycie ciepłoty ognia, wody i czasu, a dalej przez należyte zastosowanie przypraw.

Jarzyny może jeszcze nie są uznane przez wszystkich za podstawowe pożywienie człowieka, ale są konieczne do prawidłowego rozwoju i podtrzymania całego organizmu ludzkiego. Jako cenne źródło soli odżyw-

czych oraz witamin t. z. życianów — powinny być wprowadzone do codziennego jadłospisu w każdym domu, gdzie jest dziecko, człowiek dojrzały i starzec.

Z tego względu postanowiłam w pierwszym rzędzie omówić sposób gotowania i przyprawiania jarzyn, które to racjonalnie przyrządzone są prawdziwym przysmakiem, odradzającym nasz organizm.

Zanim jarzynę poddamy gotowaniu — musimy ją przede wszystkim nabyć; jest to bardzo ważny moment dla gospodyni domu — wiadomo bowiem, że jarzyna jarzynie nierówna.

Jarzyna może być nędzna, źle wyrośnięta i źle wykształcona—jako wynik złej i niestarannej uprawy; może być jarzyna nieświeża, nieumiejętnie dostarczona na rynek miasta, niehigienicznie przechowana. Żądajmy więc jarzyny wyborowej i świeżej, zmuszając przez to samo ogrodników do racjonalnego hodowania i uprawiania jarzyn, a dostawców do umiejętnego dostarczania nam produktu w stanie świeżym i odpowiadającym wymogom higieny.

Nie będę się rozwodzić w jaki sposób odróżnić jarzynę wyborową i świeżą od jarzyny źle wyprodukowanej i zwiędniętej — jest to specjalny dział jarzynoznawstwa, do którego poza studiami dochodzi się drogą nieraz długoletniego doświadczenia. Należy bowiem wziąć pod uwagę różnorodność gatunków jarzyn, więcej i mniej przeznaczonych do zamierzonego użycia przez gospodynie. W każdym bądź razie sam wygląd jarzyny wiele mówi za siebie; żywa zieleń świeżej sałaty czy szpinaku — jędrność liści różni się od szarej zieleni i zwiotczałych liści starej, zwiędniętej jarzyny. Tak samo sałata czy szpinak zbyt wyrośnięty różni się znów swym kształtem od należycie wykształconej jarzyny — zerwanej do użytku w porę. Weźmy np. groszek cukrowy — jedną z najsmaczniejszych jarzynek — bardzo ważną rolę odgrywa kolor i kształt groszku; groszek nie może być ani za młody, ani za stary, nie może być drobny, niewykształcony jeszcze, bo to wszystko wpływa i na jego smak i na jego odżywczość. Wytrawne gospodynie wiedzą o tym doskonale, że groszek, którego żywa, zielona barwa zaczyna bieleć, jest już zbyt dojrzały i nie da w gotowaniu tego delikatnego, orzeźwiającego smaku, jakim się odznacza młody, w porę zerwany groszek cukrowy.

O znaczeniu zielonego barwika w jarzynach, t. zw. chlorofilu nie będę się rozwodzić w niniejszym artykule — chodzi mi bowiem o to przede wszystkim, — by rady moje i wskazówki były dostępne dla wszystkich gospodyń i by znalazły jaknajprędsze zastosowanie w praktyce, chciałłabym zwrócić jedynie na to uwagę, że wygląd ponętny, estetyczny jarzyny łączy się ściśle z jej wartością odżywczą.

To samo się tyczy szparagów — przez niektórych wysuwanych na naczelne miejsce najsmaczniejszych i najwartościowszych jarzyn. Szparagi powinny być spożywane prawie natychmiast po wyjęciu z gruntu — inaczej będą łykowate i gorzkie. Zbyt wyrośnięte szparagi poznaje się po główkach zzieleniałych — gdy natomiast normalnie powinny mieć zależnie od gatunku szparagów arżantyjskich czy brunswidzkich — główki białe lub lekko fiołkowe. Najprostszy sposób próbowania szparagów o nie wiadomym terminie wyjęcia ich z gruntu, jest naciśnięcie skórki wierzchniej paznokciem — skórka ta powinna się łatwo obsuwać pod naciśnięciem i ukazywać białe soczyste włókna szparaga.

Z kalafiorów największym powodzeniem cieszą się t. zw. „karliki" — powinny być przy tym białe, ścisłe, jędrne. Należy zwracać uwagę na głąb, który często mimo ładnego zewnętrznego wyglądu kalafiora, jest przegniły lub toczony przez robactwo, aż do samej głębi jarzyny; kupując należy kazać obciąć głąb wraz z liśćmi i skontrolować dobrze jego stan istotny.

Co do fasolki szparagowej — łatwo jest odróżnić młodą i świeżą fasolkę od starej i zwiędniętej, leżącej przez czas dłuższy w zapasach dostawcy.

Stara fasolka ma strączki duże i grube — nasienie fasolki zbyt wyrośnięte uwypukla się widocznie przez wzdętą powierzchnię strączków. Na dobroci i gatunkach marchwi, buraków, kalarepy, kapusty białej i włoskiej, wreszcie ziemniaków, tego niezbędnego produktu w zastosowaniu codziennego jadłospisu — znamy się wszystkie na pewno mimo że jesteśmy może młodymi jeszcze gospodyniami.

Kilkakrotne wypróbowanie tych jarzyn, tak rozpowszechnionych i zdrowych, a przytym baczna obserwacja wyglądu i smaku po ugotowaniu jarzyny nauczy nas szybko rozpoznawać najlepsze i najodpowiedniejsze gatunki ziemniaków, marchwi i t. p. Biorąc więc pod uwagę ten stan, że każda gospodyni domu stara się otrzymać do użytku kuchennego jarzynę świeżą i możliwie wyborową — przechodzę do szczegółowego omówienia sposobu gotowania i przyprawiania jarzyn.

C. d. n.

Zrzeszajmy się w Kołach zawodowych Pracowniczek Lotnictwa

Z wielką i szczerą radością dzielę się z Szanownymi Czytelniczkami tą najnowszą zdobyczą ruchu kobiecego — jaką jest utworzone Koło Zaw. Pracownic Lotn. w Legionowie.

Fakt ten nabiera jeszcze donioślejszej wagi, gdy uprzytomnimy sobie, że utworzenie Koła Zaw. Pracownic Lotn. w Legionowie jest zarazem pierwszym i jedynym krokiem do współpracy kobiet na terenie Związków Zawodowych. Należy zatem wierzyć gorąco, że w ślad za Legionowem, który z całą gotowością i pełnym zrozumieniem rozpoczął pracę w Kole, pójdą ochotnie inne Oddziały Stolicy i stworzą silny, nierozerwalny Związek kobiet, pracujących zawodowo, dążących świadomie do słusznych praw społecznych — równorzędnych z prawami mężczyzn.

Niech rychło owoce tej zbożnej pracy dadzą niezbity dowód dojrzałości umysłów kobiecych i jej prawdziwej solidarności!

Redaktor M. Rosse. Redaktor Naczelny i Odpowiedzialny: Jan Roman.
Wydawca: Zw. Zaw. Prac. Lotn. w Polsce. Przew. Kom. Red. Ryszard Brodowski. Sekretarz L. Hajdukiewicz

Prenumerata: bezpłatnie dla Członków Związku. Na żądanie rocznie 2.40, półrocznie 1.20, kwartalnie 0.60
1 egzemplarz 25 groszy. Konto w P. K. O. Nr. 12.305.

Ceny ogłoszeń. Na okładce 1/1 strona Zł. 450.—, 1/2 strony Zł. 250.—, 1/4 strony Zł. 150.— 1/8 strony Zł. 80.—

Adres Redakcji i Administracji „Pracownik Lotnictwa", Warszawa, Złota 58 m 3 Telefon: 670-37.

Zakłady Graficzne Piotr Szwede Warszawa, Warecka 9. Tel. 5.09-31.